

LOCO. revue

N° 271

mars 1967

*Trente ans
de parution*

La revue des modélistes et amateurs de chemins de fer



PARIS
NUREMBERG

N° 271 MARS 1967 - VOLUME XXVI

SALONS DU JOUET : PARIS-NUREMBERG - PARIS/BATIGNOLLES

PRIX en FRANCE 4,00 F
à l'Etranger 4,50 F

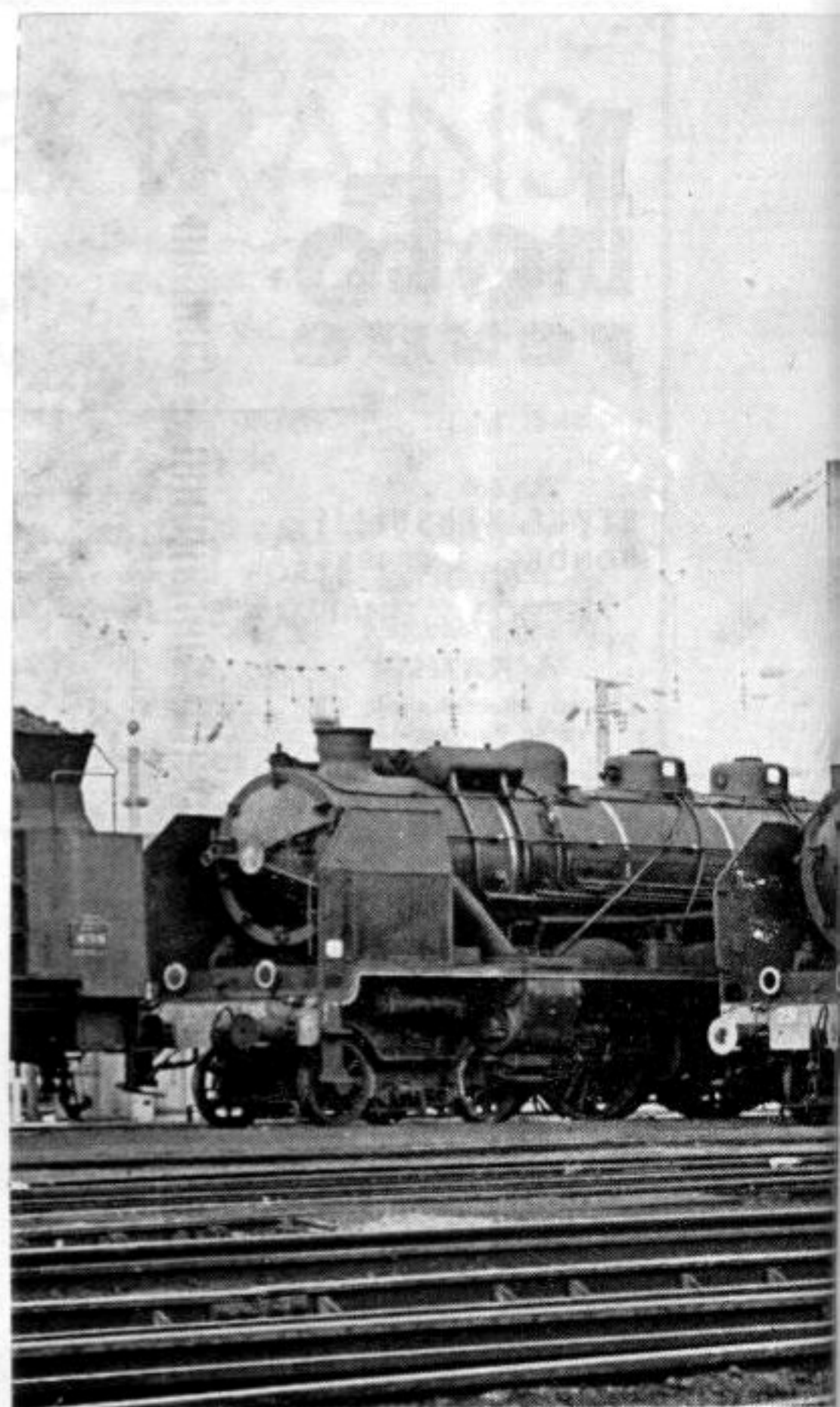
Sommaire complet page 139

La fin d'un grand dépôt...

BATIGNOLLES

The end of a great steam depot "Batignolles".

Das ende eines grossen betriebswerkes Paris Batignolles.



Voir plan du mois pages :
122, 123 et 124.

Par M. LE GUAY.
Clichés Loco-Revue.

Ci-dessus :

Devant l'une des remises modernes principales les ex-chevaux de bataille des Batignolles : Pacific G et D, Mikado 141 TD et consolidation 140 C.

In front of the newest locosheds, the fine Batignolles' battle horses : G and D Pacifics, Mikado 141 TD and Consolidation 140 C.

Vor einem der modernen Schuppen, die Ex-Streitrosse von Batignolles : Pacific G und D, MIKADO 141 TD und Consolidation.

Ci-contre 141-C





Au moment où les bulldozers, scrapers et autres machines du même genre ont commencé de retourner un terrain riche de souvenirs pour beaucoup d'entre nous, nous avons cru devoir nous recueillir sur le passé de ce dépôt et vous conter ses derniers instants.

Depuis quelque temps déjà, ce dépôt était irrémédiablement condamné — la traction vapeur devant disparaître en France avant 1970. Par ailleurs, la « diésélisation » de la ligne de Cherbourg, l'électrification de la ligne du Havre devaient marquer les échelons d'une chute qui avait déjà commencé avec la diésélisation des engins de manœuvres. Tout cela, on le savait et pourtant si le nombre des Pacifics en feu diminuait un peu plus à chaque service, si le « tas » des machines froides se garnissait de plus en plus par l'apport des machines mises en A.A. ou en R.D. (*), le dépôt restait toujours bien vivant.

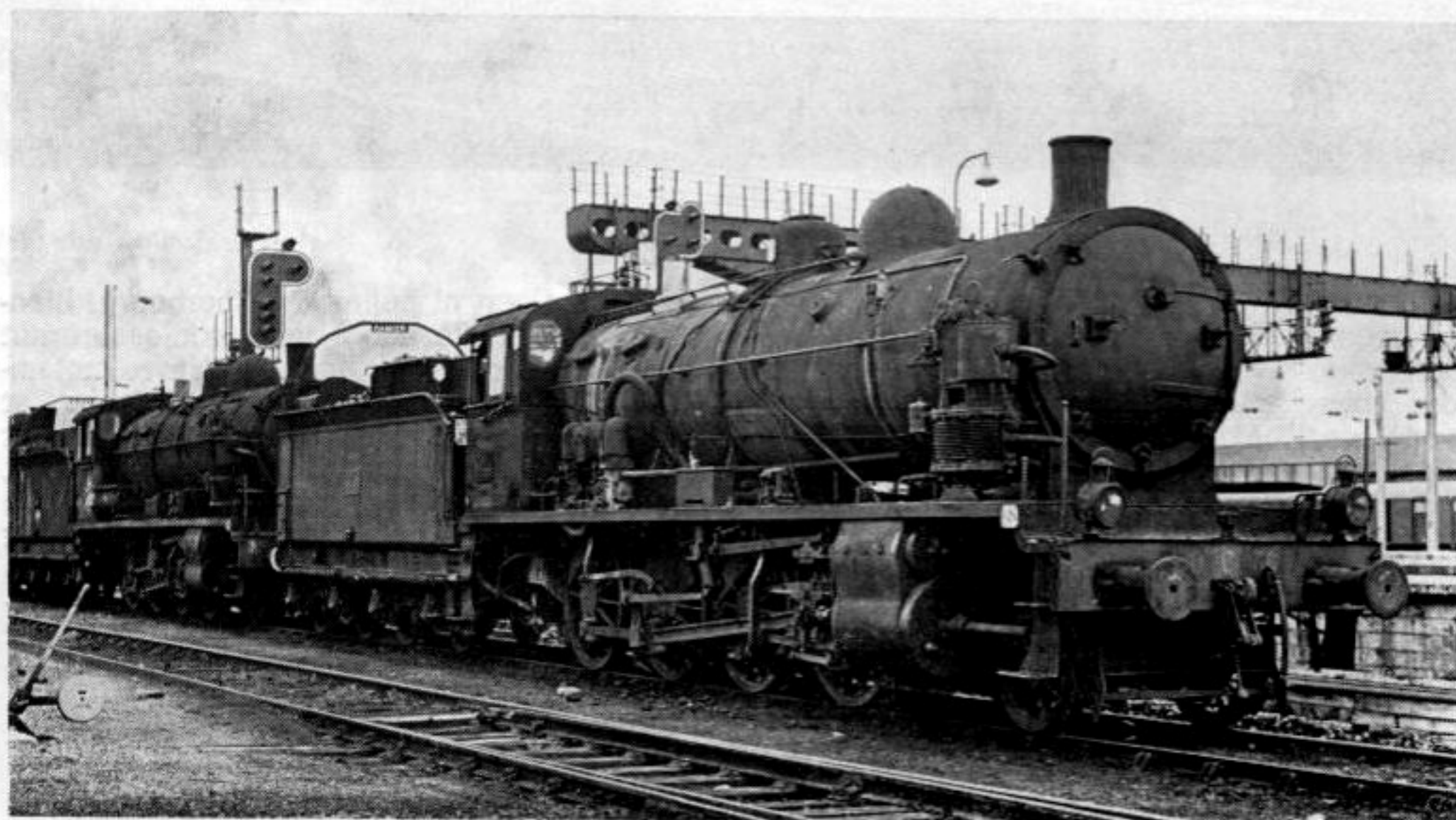
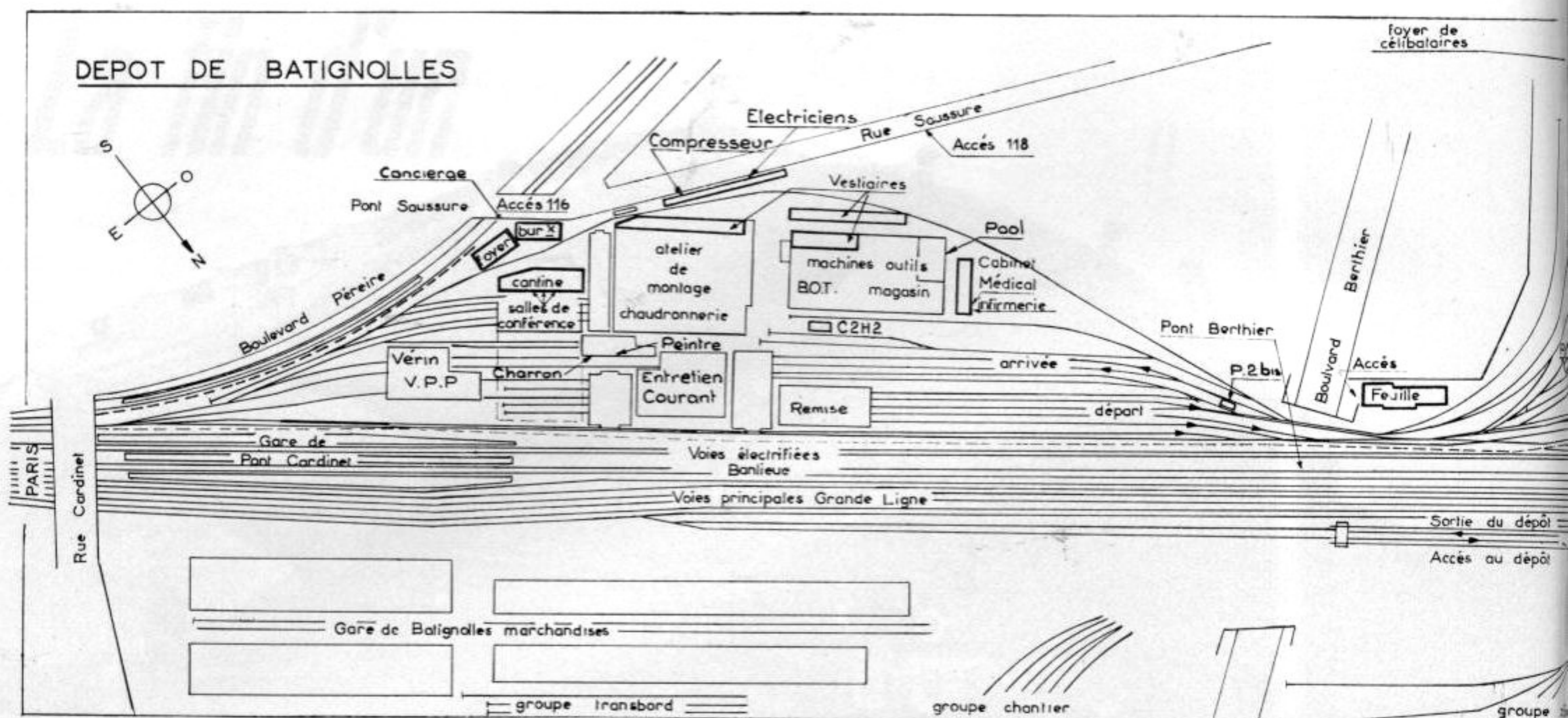
(*) AA = Attente d'Amortissement.
RD = Radiées.

Aussi de nombreux banlieusards qui empruntent chaque matin et soir les « électriques » vers Versailles, Saint-Germain ou Argenteuil et longent ainsi à chaque fois tout le dépôt entre Pont-Cardinet et Clichy-Levallois, seuls quelques initiés s'étaient aperçus du changement qui, lentement, s'opérait, car s'ajoutaient toujours aux 231D et G des Batignolles, les Pacifics du Havre en escale. Il y avait aussi toutes les 140C utilisées pour les travaux d'électrification et surtout toute la cavalerie des « banlieues » ([3] 141.TC et 141.TD), les 040.TA étant peu représentées depuis l'utilisation des BB 63 000 d'Achères pour les manœuvres de la gare des Batignolles. Il restait encore suffisamment de machines pour masquer les « trous » qui se faisaient au fur et à mesure des différents services.

Un premier grand coup avait été frappé lorsque les BB 67 000 et les AIA AIA 68000 de Caen s'étaient emparés du trafic de la ligne de Cherbourg. Outre les quelques Pacifics ainsi dégagées, désormais le dépôt ne recevait plus en escale ni les 231

de Caen ni celles de Cherbourg. Bientôt ces diesels, à leur tour assurèrent une partie de la ligne du Havre, notamment jusqu'à Rouen, puis Dieppe, et les machines de Sotteville se firent plus rares. Les BB 66 000 par contre, se multiplièrent pour les convois de marchandises, et leurs visites furent de plus en plus fréquentes, aussi les 141.C de Trappes ne vinrent pratiquement plus et les apparitions de 141.R d'Achères, Caen, Mézidon, Sotteville se ralentirent. Par ailleurs, les grands trains du Havre continuèrent à être assurés en vapeur mais avec des Pacifics et du personnel du Havre. Il en était de même pour les « transats » et déjà les roulements ne laissaient plus grande liberté d'action aux grandes coureuses des Batignolles, aussi un excédent de machines "bon état" fut garé à Sotteville.

Enfin, suivant de peu la mise sous tension d'Achères ↔ Sotteville, la date de mise en service de Saint-Lazare ↔ Achères approchait et beaucoup espéraient encore que le passage d'un mode de traction à l'autre se ferait progressivement surtout que l'électri-



Locomotive " Consolidation " 140 C équipée de pompes d'alimentation de type DABEG.

Consolidation type locomotive fitted with DABEG Feed water pumps.

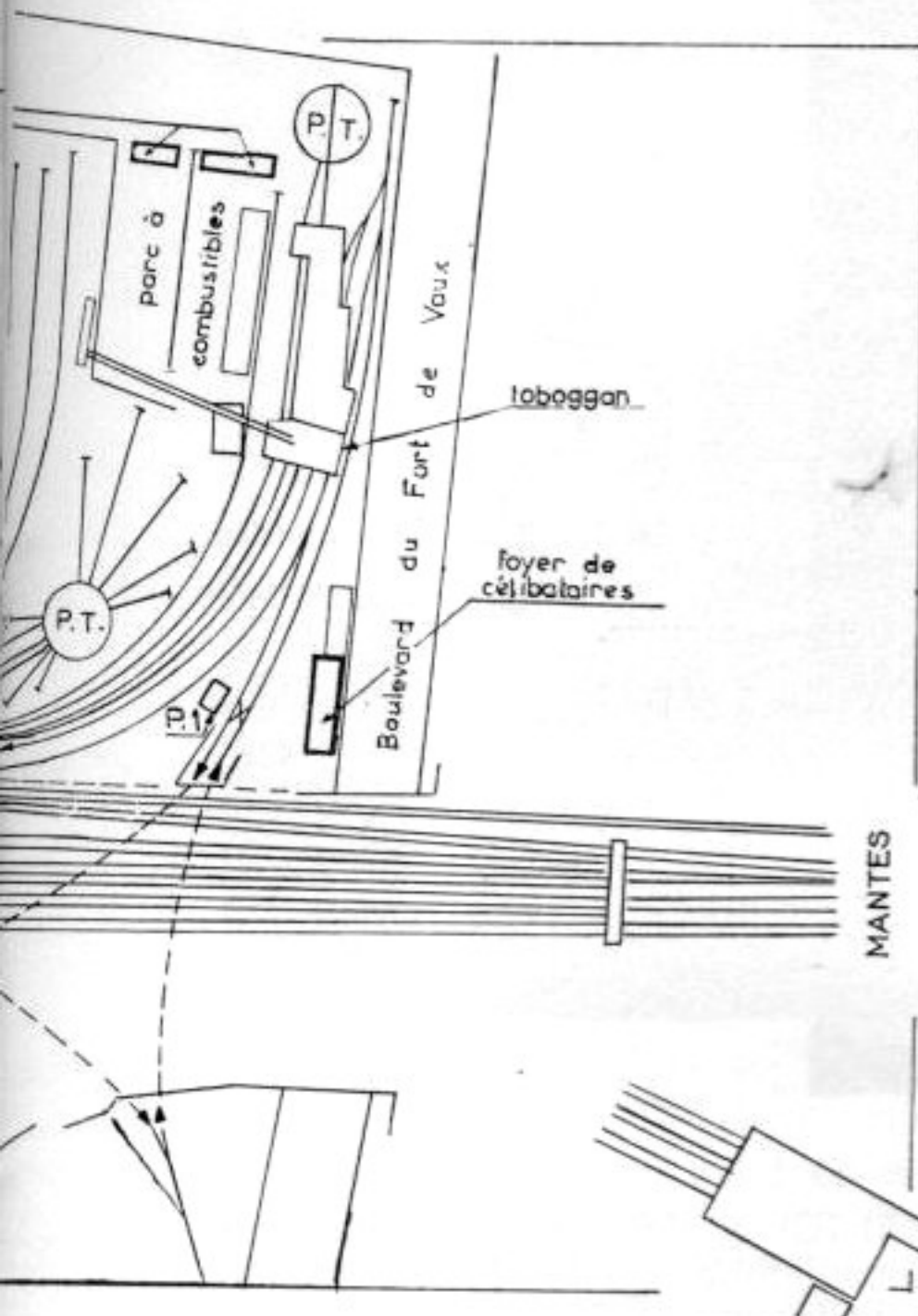
Consolidation mit DABEG-Wasser pumpen.

fication de Saint-Lazare à Mantes par Conflans ne viendrait qu'au service d'été 1967. Et puis ce fut le coup de tonnerre. L'on apprenait tout-à-coup que le dernier vapeur grande ligne c'était pour le lendemain et en fait, dès le lundi 19 septembre, soit dès la veille de la mise sous tension, les 231 du Havre assuraient leurs derniers

trains réguliers : la 3 231.G 698 le 101, la 3 231.D 539 le 104 et la 3 321.G 537 le 121. Toutefois dans les jours suivants, on a pu apercevoir encore la G 645, la D 765, la G 519, la G 412, toutes du Havre, à la faveur des transats ou de soudure de roulements ainsi que la D 665 de Sotteville. Mais dès le 22, le train de reconnais-

sance tiré par la BB 17033 rappelait à la réalité des choses et le 25, jour officiel de mise en service, tout était déjà consommé.

Dans les jours qui suivent, tout va aller très vite. Les 3 141.TD émigrent à Mantes d'où elles continueront à assurer le trafic banlieue sur la section Paris ↔ Saint-Lazare, Mantes par



Ci-contre :

Disposition des voies et implantation du dépôt des Batignolles.

Sketch showing the disposition of the Batignolles depot track and implantation of the various installations.

Ci-dessous :

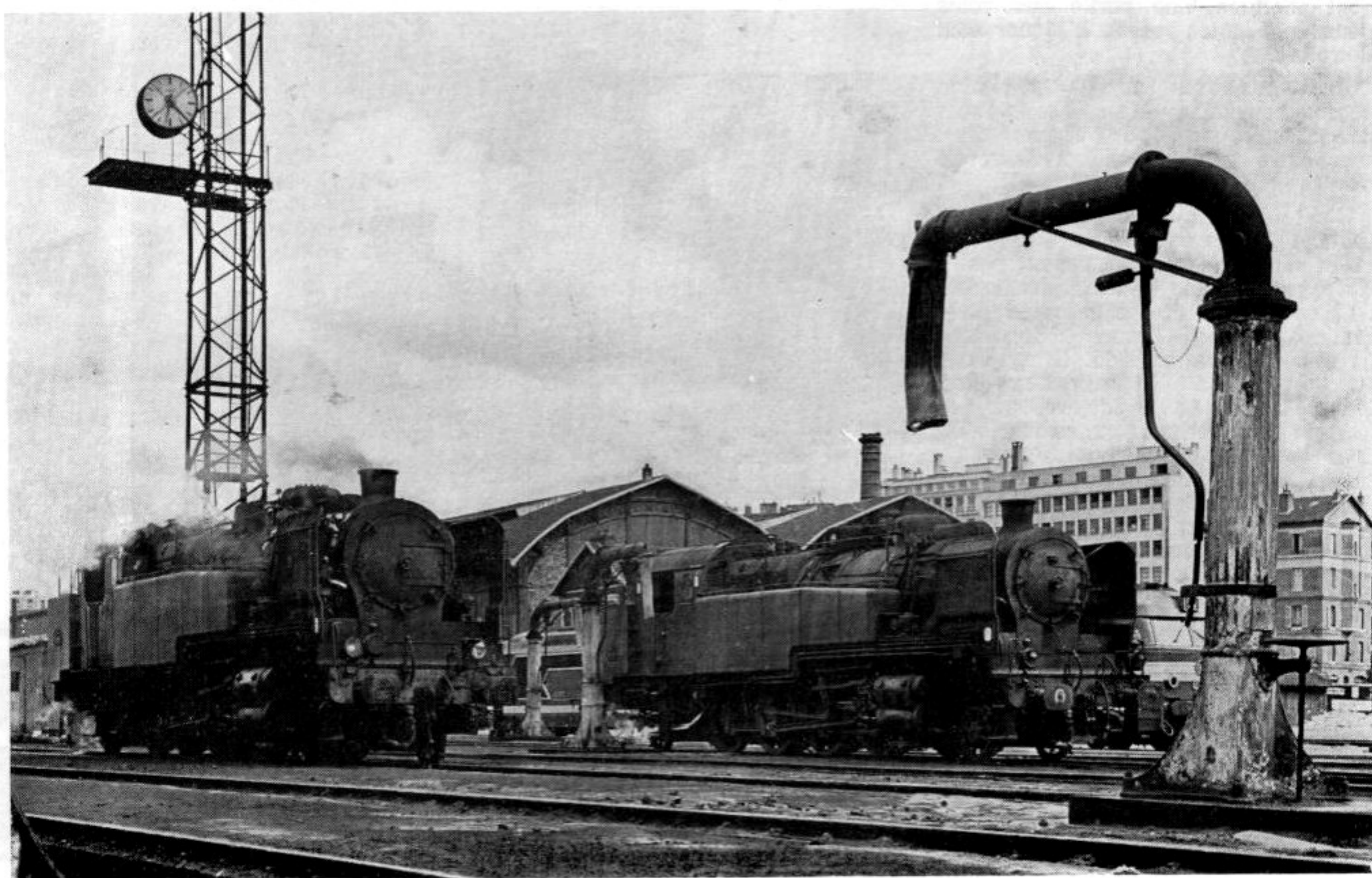
En attente de départ pour la banlieue, deux "Mikado" 141 TD derrière deux diesels BB 67 000.

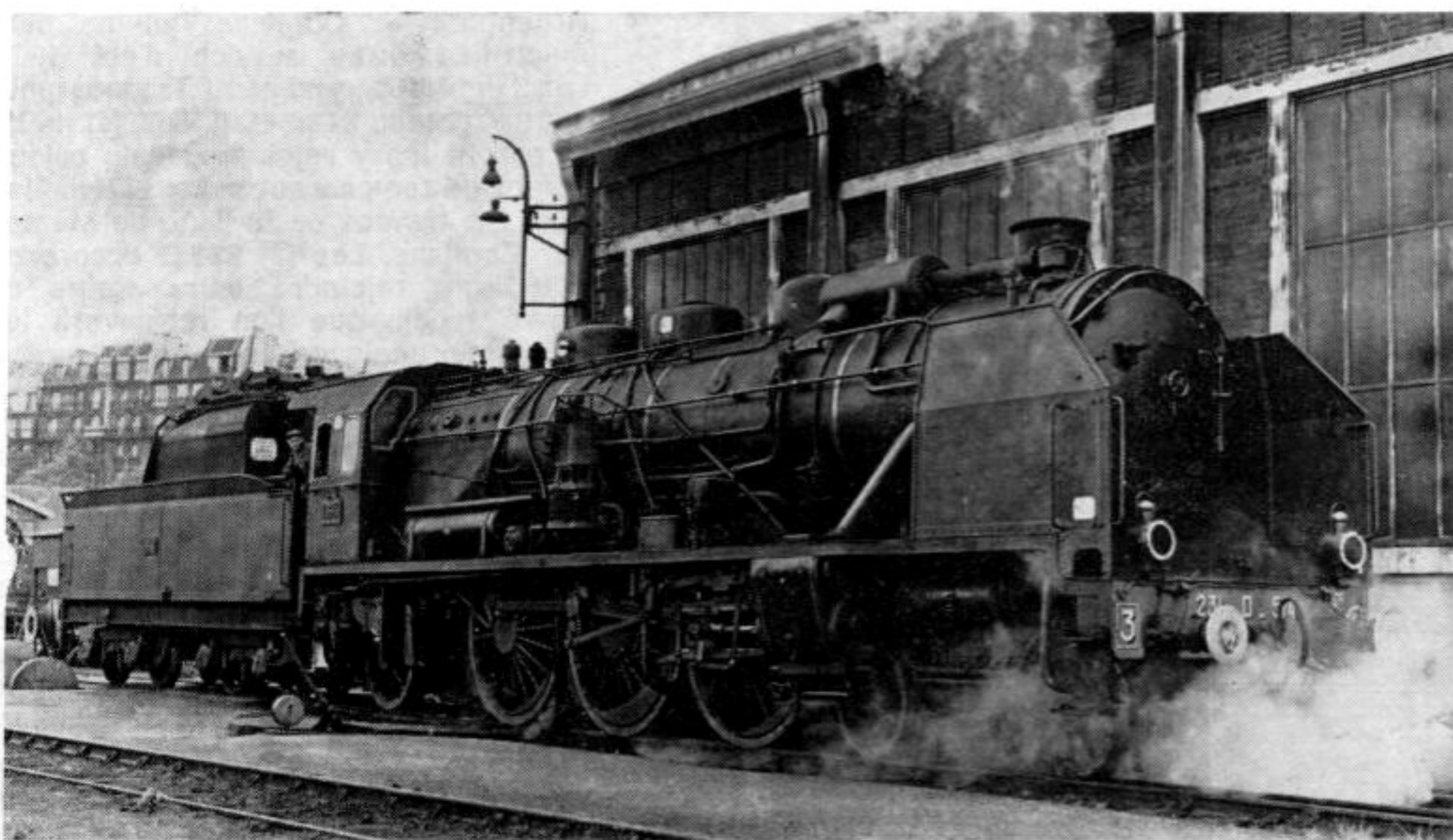
Waiting for a suburban departure, two 141 TD Mikado. Behind two BB 67 000 Diesels.

Zwei MIKADO 141 TD in Erwartung ihres Voratzuges. Dahinter zwei Diesellokomotiven vom Typ BB 67000.

Argenteuil et Conflans qui ne sera électrifiée qu'au service d'été 1967. Les [3] 141.TC rejoignent Trappes pour y être garées bon état. Les [3] 140.C viendront les y rejoindre, mais séjourneront de temps à autre aux Batignolles pour les travaux de la ligne de Mantes par Conflans. Les [3] 231.G encore en état iront rejoindre leurs sœurs du Havre tandis que l'on retrouvera les [3] 231.D quelques jours plus tard à Nantes-Blottereau. Ainsi par exemple, dès le 29 septembre, l'on pouvait voir la [3] 231.D 667 (ex-Batignolles) assurer un remplacement d'autorail sur Redon-Nantes. Dans les semaines suivantes les machines froides des Batignolles (en A.A. ou plus souvent en RD) ont toutes été évacuées sur Liancourt (ligne de Dieppe) et déjà, courant novembre, il était très rare qu'une Pacific se risque jusqu'aux Batignolles.

Toutefois le dépôt vapeur n'est pas encore complètement déserté. Outre les BB 63 500, BB 66 000, BB 67 000, et AIA AIA 68 000 qui y viennent couramment, on peut y voir en escale pour quelque temps encore les [3] 141.TD de Mantes et quelques [3] 140.C de Trappes — toutes anciennes pensionnaires des Batignolles — ceci pour quelques semaines seulement, jusqu'au prochain service d'été.





La 231 D 514 sous pression.

The 231 D 514 engine under pressure.

Pazifik D 514 unter Dampf.

Il reste aussi, vieux serviteur « obscur » — celui des coups durs — le train de secours avec sa grue de 54 t (1), resté fidèle à son dépôt d'attache, dernier représentant d'une époque révolue.

A l'heure actuelle, les remises béton (celles qui étaient les plus modernes) sont abattues, une partie des voies déposées, et les fosses à piquer sont détruites.

Il ne nous reste plus que des photos et des souvenirs — oui, quelle foule de souvenirs ce dépôt qui nous était cher entre tous, rappelle à beaucoup d'entre nous.

C'est le cœur lourd que tous ceux des Batignolles ont assisté aux préparatifs du dernier train vapeur « officiel » grande ligne — avec une Pacific du Havre et une équipe de ce dépôt — car ce dernier « baroud d'honneur » ne leur fut pas accordé. Il n'y avait pourtant pas si longtemps que les machines des Batignolles, roulant sur la ligne de Cherbourg autrement plus dure que celle du Havre, y avaient réalisé des marches à 130 km/h. Faut-il rappeler la marche inaugurant ce service, celle du train d'essai 14689 du 28 mars 1962 avec la 231.D 654 où l'horaire tracé fut scrupuleusement respecté et les 371 km de Paris-Cherbourg couverts en 3 h 34 malgré un arrêt de 8 mn à Caen et une perte de 7 mn pour chantiers de travaux, la rame se composant de cinq voitures Inox type A9 et d'une voiture de service. Ce fut les débuts d'une époque

où l'on utilisa la rame du Capitole de Paris ↔ Toulouse pour assurer les trains 391 ou 393 et 390 — pendant le service dit de « plein été ». Aussi en 1965, il restait encore aux effectifs des Batignolles 38 Pacifics [3] 231.D et G pour la grande ligne, 44 Mikados

[3] 141.TC et TD pour la banlieue, 16 Consolidation [3] 140.C pour travaux d'électrification et 3 machines [3] 040. TA pour manœuvres, bien qu'à cette époque déjà, la traction diesel ait commencé à assurer la ligne de Cherbourg et même celle de Dieppe.

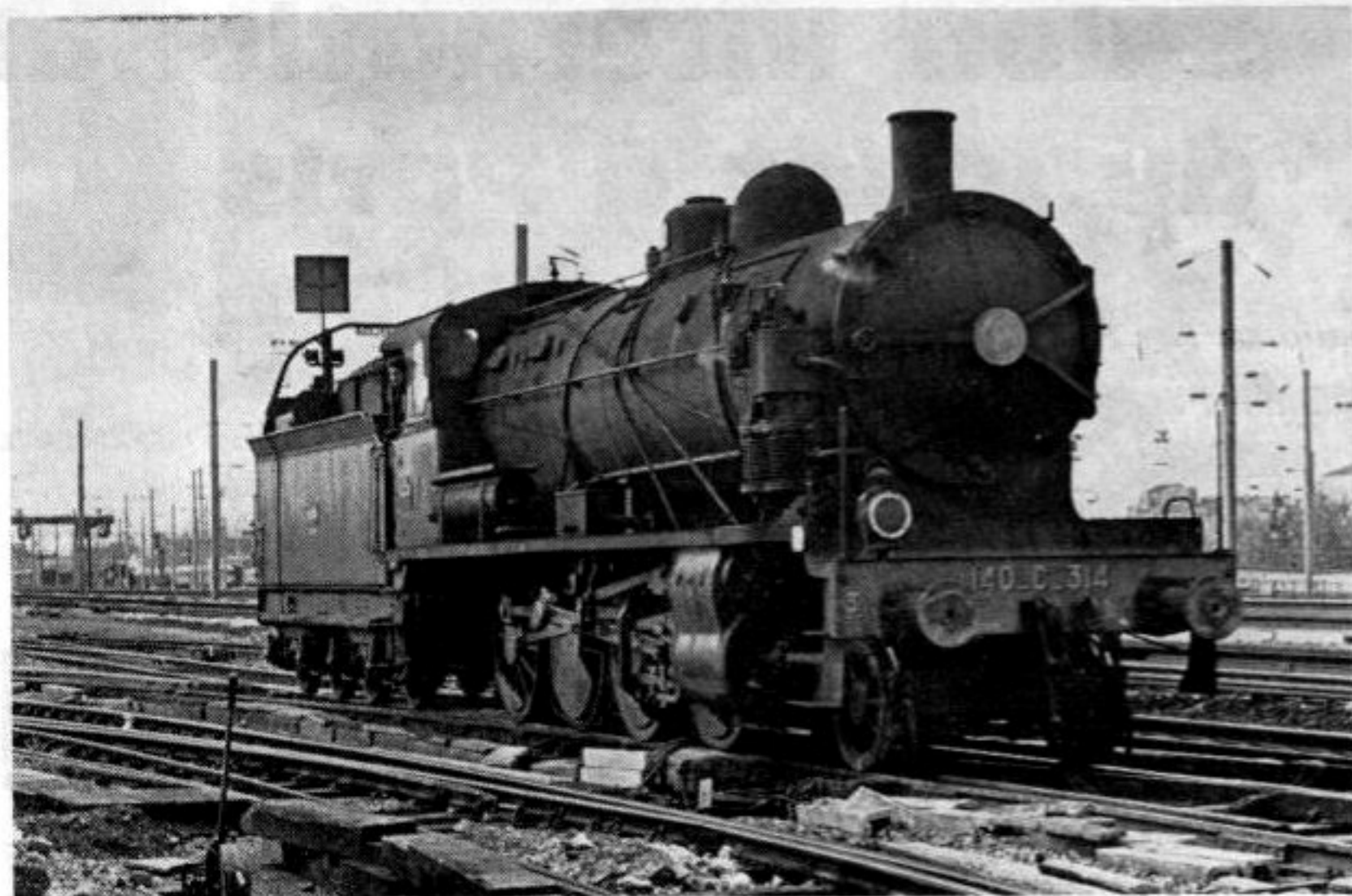
Une "Mikado" se rend au tobogan.

A Mikado engine going to the coal station.

Eine MIKADO fährt zur Kohlenrutsche.



(1) Voir Loco-Revue n° 174, page 155 et suivantes.



140 C avec porte de boîte à fumée unifiée.

Engine 140 C with unified smoke box.

140 C mit Einheits-Rauchkammertür.

Nous avons parlé du passé. Voyons maintenant le futur. Seule la partie située côté Clichy (entre le boulevard Berthier et le boulevard du Fort-de-Vaux) sera conservée pour assurer un relais diésel. Il est évident que ce coin lui aussi subira un certain nombre de transformations, le toboggan et le parc à combustibles devenant d'ici peu sans aucune utilité. Le triangle de rentrée subsistera ; il n'est pas électrifié car seuls les diesels auront l'occasion de faire relais. Toute la partie située entre le boulevard Berthier et Pont-Carnet sera utilisée par la ville de Paris (logements probablement) toutefois, une bande de terrain le long des principales sera conservée pour permettre le déplacement de la voie 1 du groupe Versailles et la construction de voies de garage pour les rames banlieue.

★

(2) Machines type 120.T d'origine Ouest.

Si nous faisons un bond en arrière aux alentours de 1951, à une époque encore « florissante », nous avons les chiffres suivants intéressants à comparer avec les précédents : environ 50 Pacifics Ouest des types D et G, 45 Mikado-tender pour la banlieue, 35 machines de manœuvre principalement des 040.TA et 040.TX auxquelles s'ajoutaient quelques 030.C et une 050.TX. C'est vers cette époque que furent essayées quatre 231.G type SE, mais l'affaire resta sans suite. Il y avait aussi une 232.TA (origine ceinture) utilisée parfois pour la descente de rames à Saint-Lazare.

Remontons plus loin dans le temps, nous y verrons défilier tous les types de machines de l'ex-Etat et de l'ancien Ouest. Toutes ne peuvent être citées, ce serait trop long. Il y a eu la 141.E 113, la 231.J 523, la 231.D 561 aérodynamique qui s'appelait d'ailleurs à l'époque 231-561.D selon la méthode Etat, les 230 de tous types y compris les carénées, les Mountain, les Prairies, les 42-900 pour la banlieue. Remontons encore dans le temps. C'est la « belle époque » telle qu'une collection de cartes Fleury peut nous la faire revivre — les Pacifics sur leur

type d'origine — un choix immense de 230, de 220, des 131.T et des 030.T pour la banlieue. Bref, l'on peut dire qu'à des époques diverses tous les types ont été représentés au dépôt des Batignolles, de la Mountain (sans oublier la 241-101) à la Buddicom, en passant par les célèbres « Bicyclettes » (2) de banlieue.

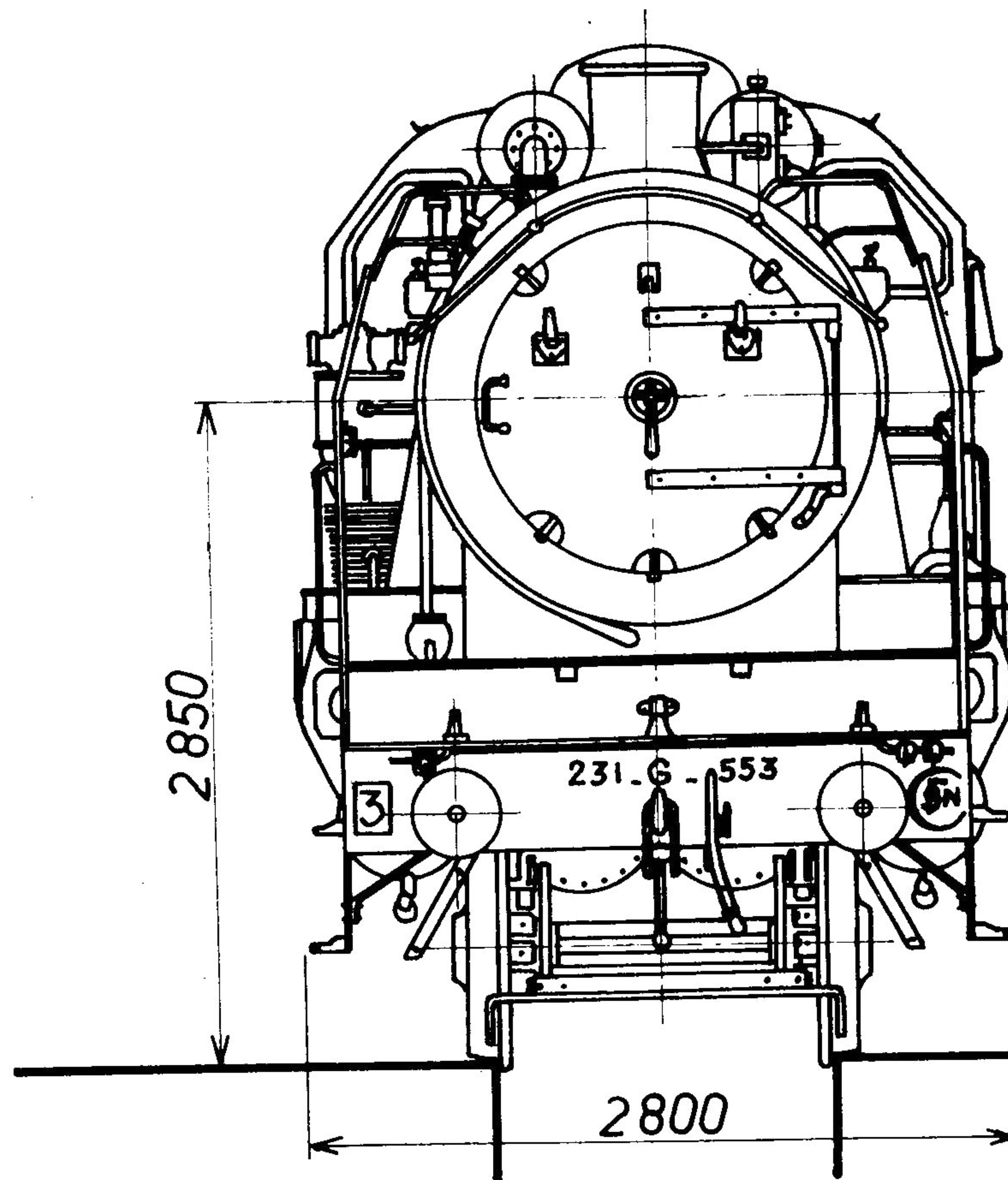


Une "Mikado" 141 TD sort du dépôt par le souterrain.

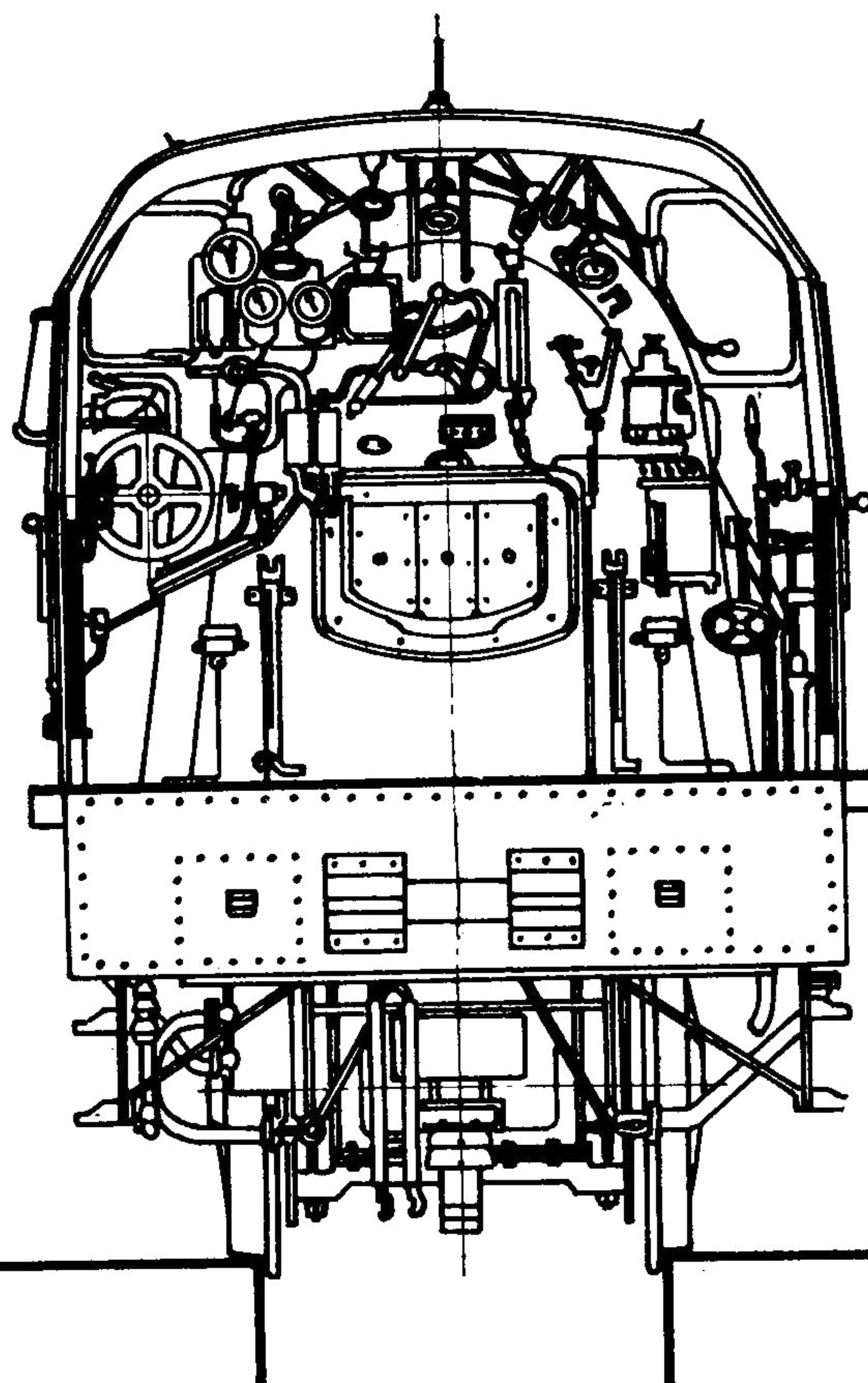
A 141 TD Mikado goes out from the depot using the subway.

Eine MIKADO 141 TD verlässt das Bw durch die Unterführung.

LE PLAN DU MOIS :

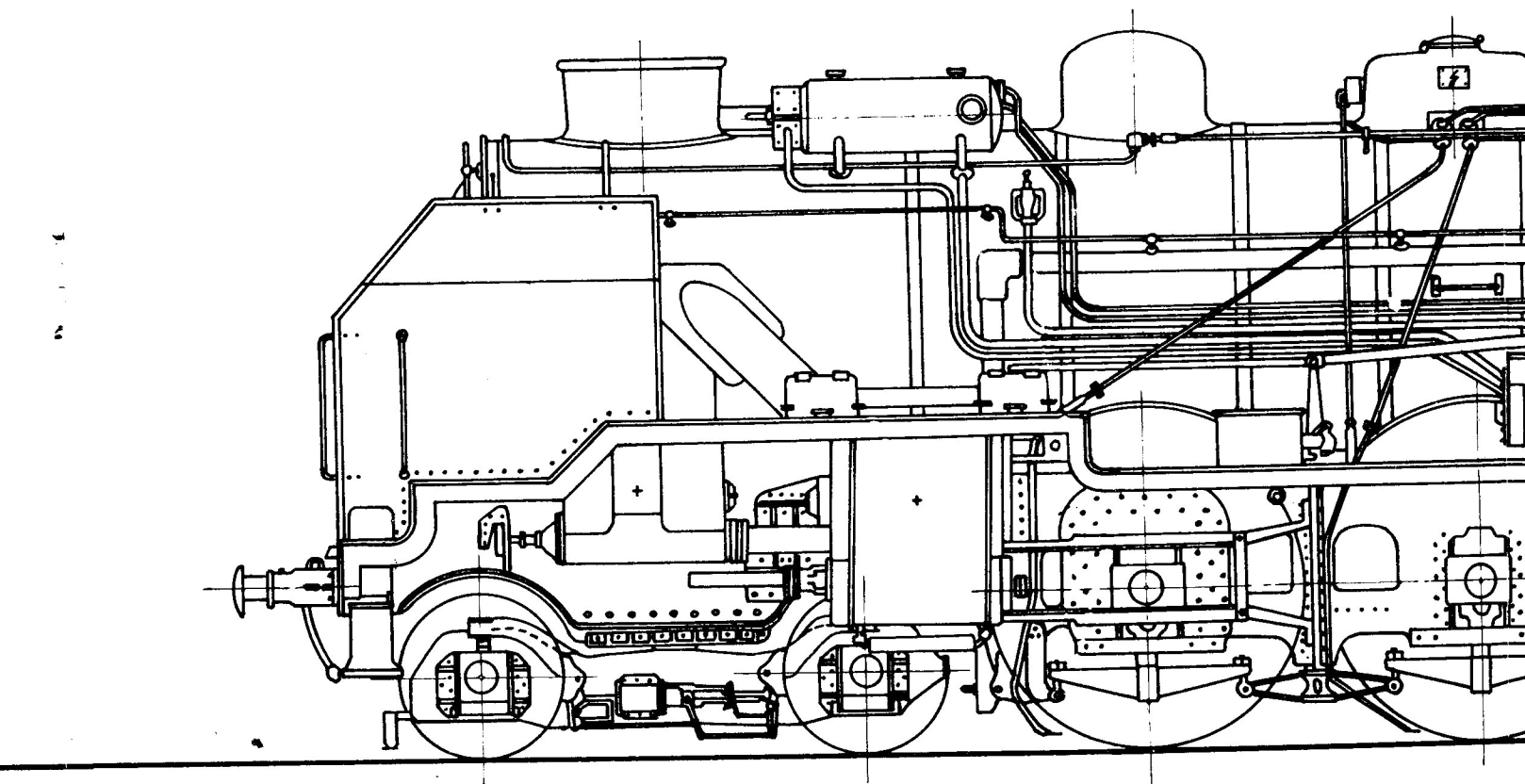
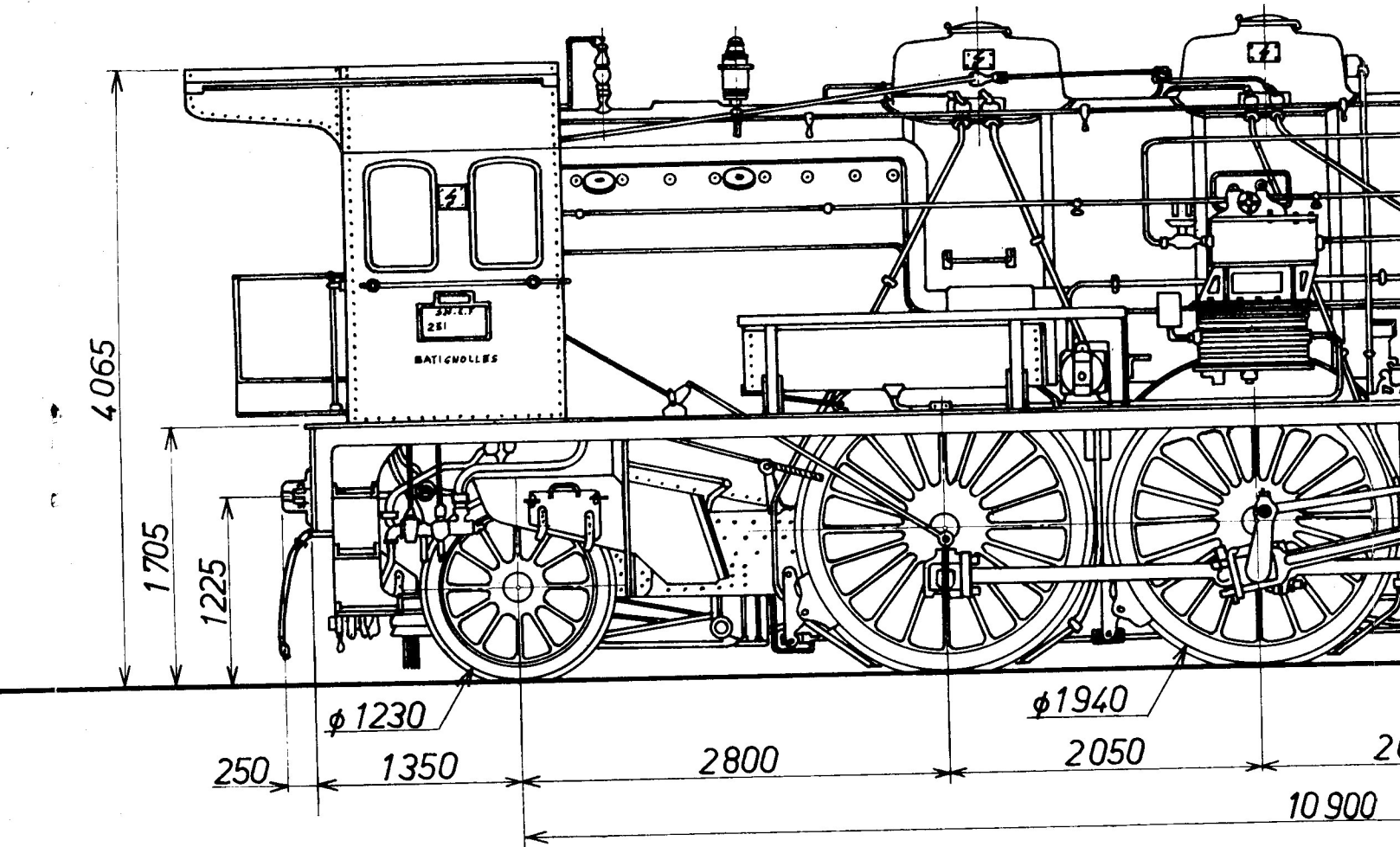


locomotive
à vapeur
compound
à surchauffe
type 231 G



ECHELLE 1/43

Nota : Ce matériel a été traité dans notre fiche
documentaire double n° 133/134.



R.C. Seine 54

Métro Caumartin

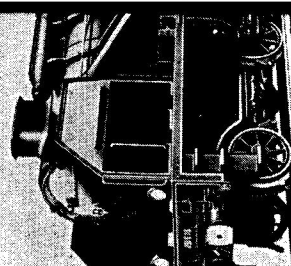
Agent d

APIDO - J.E.P. - HORNE
UGE - J. FOURNEREAU
SEUTHE - LILIPUT - A
MA - TRIX

NOUVE

Locomotive
Réf. : 1254

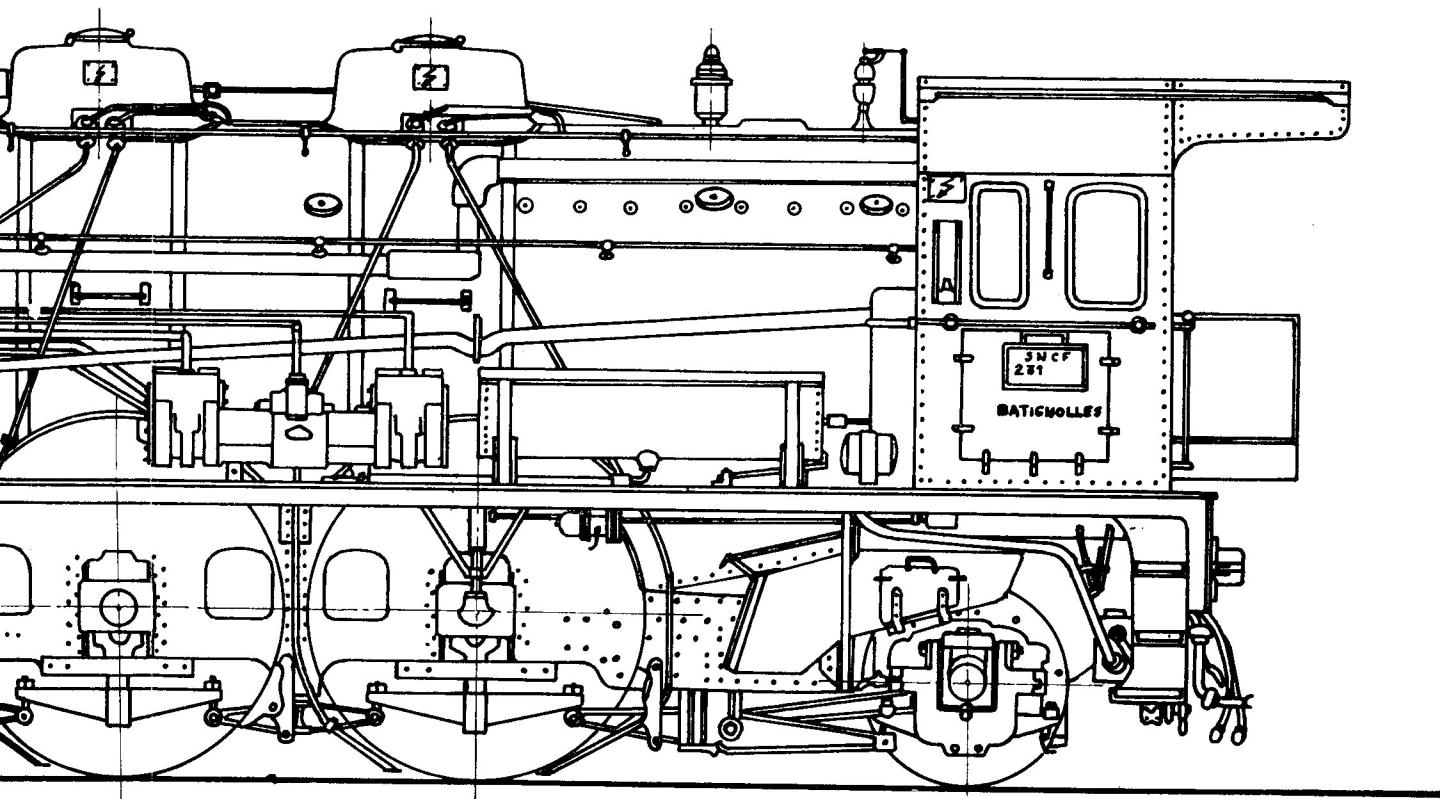
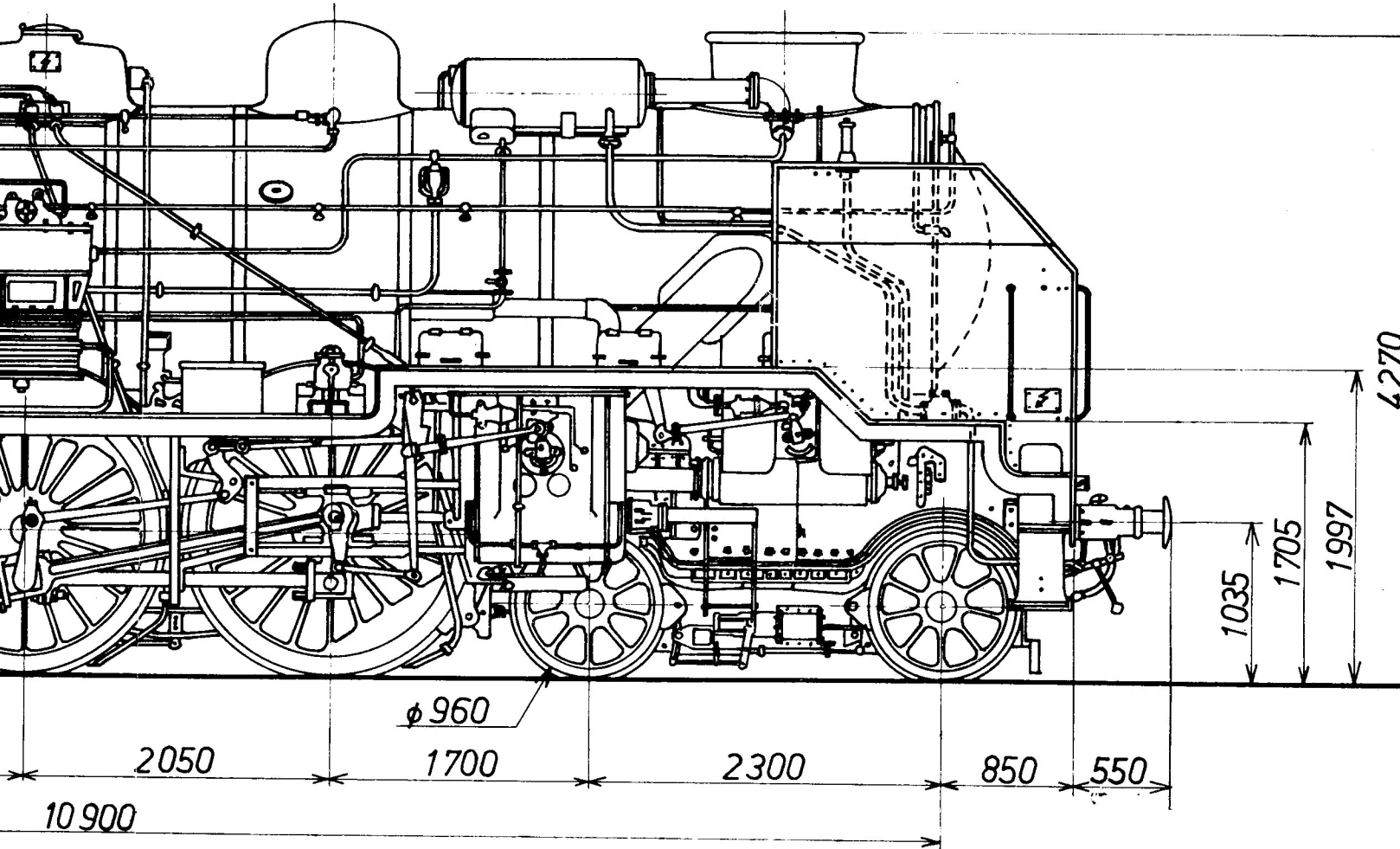
NOUVE



vapeur avec tender. - Type

à commande au reçu de son
s à destination des pays étra
t le Lundi de 9 h. à 12 h.

HAULT



LA MAISON
DES TRAINS

ARNOLD RAPID
DISQUE ROUGE
VOLLMER - SEU
BAHN - LIMA

Locomotive à
Réf. 1336

Envoi de tou
pour les env
Magasin ouve

Le gérant : P. GR